Bild av Malmö, tillverkad 1580 av Franz Hogenberg och Georg Braun. Braun var huvudredkatör för bildverket över "världens märkligaste orter", utgivet under åren 1572-1612. Hogenberg, Franz, konstnärlig medarbetare till ovan nämnda verk.

Malmös försvarsmur och hamn

Malmös försvarsmur och hamn

Skeppsutveckling i Norden under medeltiden

Precis som handeln utvecklas och expanderar i Nordeuropa under medeltiden gör också skeppskonstruktionerna det. Med förändringen av skeppen sker även förändring av de hamnar/angöringsplatser som tar emot dessa varutransporter. Ole Crumlin – Pedersen argumenterar utifrån ett antal skeppsfynd gjorda i Danmark att man kan skönja en förändring i lastfartygens storlek och kapacitet redan under 800 och 900 – talen. Under 1000 – talet varierar lastförmågan mellan 5 – 50 ton hos denna typ av skepp. Den tidigmedeltida sjöfarten i det Danska området skedde antagligen i mindre båtar med en lastkapacitet på mellan 5 – 15 ton med några undantag för större fartyg. Under 1100 och 1200 – talen präglas sjöfarten av främst fartyg med nordisk karaktär och mot slutet av 1100 – inträder koggen på de Danska farvattnen. Denna fartygstyp är mer djupgående vilket antagligen lett till ett ökat behov av djupare hamnar. Det är dock inte helt otänkbart att dessa skepp lossade sin last på pråmar somsedan transporterade varorna in till stranden innan de gick in i hamn eller genom flodpassager. Utanför den medeltida strandreveln sträckte sig den långgrunda havsbottnen vilken länge ställde till med problem då skeppen närmade sig staden och dess tidiga färjebro. Äldre källor vittnar även om tre revlar vilka låg på redden och ställde till det än mer för fartygen som närmade sig. Den tidigmedeltida strandlinjen låg således några hundra meter upp på land jämfört med dagens läge. Öst och väster om den medeltida stadsutbredningen gick två mindre bäckar in från Öresund vilka bildade sankområden och sjöar kallade Västersjön och Rörsjön.

Det behövdes också ordentligt med lastutrymme i den funktion som koggarna hade. I bevarade räkenskaper för åren 1398-1400 infördes enbart till Lübeck från Malmö höstmarknad 32.600, 27.800 respektive 29.100 stora tunnor med sill. Lübeck var endast en av många städer som Malmö då handlade med. Det första omnämnandet av en kogg är året 1206 under en tysk undsättningsaktion till Riga. I nordvästra Jylland har det äldsta fyndet av en kogg grävts fram, det s.k. Kollerupfyndet.

Tvekamp av Elbogen sökte nödhamn i Ystad 10 nov 2013.

Kogg är en skeppstyp som etablerades av tyska Hansan under medeltiden. Koggarna kan sägas vara en viktig symbol för hela den medeltida kulturen i inte minst Östersjön. Genom de lastdryga koggarna utvecklades sjöfarten i Skandinavien under 1200-talet. Som ett resultat av detta grundades ett flertal nordiska kuststäder. Koggen var vid tiden den nordeuropeiska främsta skeppskonstruktion.

https://wikipedia.org/wiki/Kogg#/media/Fil:Kogg-Tvekamp_nr_Elbogen-Ystad-2013.jpg

Bild av Malmö, tillverkad 1580 av Franz Hogenberg och Georg Braun. Braun var huvudredkatör för bildverket över "världens märkligaste orter", utgivet under åren 1572-1612. Hogenberg, Franz, konstnärlig medarbetare till ovan nämnda verk.

Försvarsmur

Började byggas under 1400 talet, men revs under tidig 1800 tal

Före muren fanns en pallisad av trä runt vissa områden. Tullavgränsning

https://sv.wikipedia.org/wiki/Kogg#/media/Fil:Kogg-Tvekamp_av_Elbogen-Ystad-2013.jpg

Tvekamp av Elbogen sökte nödhamn i Ystad 10 nov 2013.

Kogg är en skeppstyp som etablerades av tyska Hansan under medeltiden. Koggarna kan sägas vara en viktig symbol för hela den medeltida kulturen i inte minst Östersjön. Genom de lastdryga koggarna utvecklades sjöfarten i Skandinavien under 1200-talet. Som ett resultat av detta grundades ett flertal nordiska kuststäder. Koggen var vid tiden den nordeuropeiska främsta skeppskonstruktion.

Malmös försvarsmur och hamn

Då Malmö som stad börjar framträda i de medeltida källorna vid 1200 – talets mitt förefaller det alltså som att staden står under kungens styre. Det är således han som kontrollerar det lönsamma sillfisket som under åren ökar nere på stranden.Att kungen äger rättigheten och förfogar över stranden som ekonomisk zon märks i det s k regalet eller grundregalet. Regalet, som i Danmark härrör från 1000 – talet, innefattar särskilda rättigheter för kungen till främst jord och mark. Denna grundas i kungamaktens rätt till den mark som inte står under privat egendomsrätt. Detta rör sig främst om allmänningar och obebyggda områden. Men regalet omfattade som sagt även rätten till förstranden. Därför tillföll allt gods som flöt i land kungen. Havet var dock en juridisk frizon där fiske kunde bedrivas av allmänheten. Dock kunde kungen ta upp avgift vid åmynningar. I allmänhet räknades alla handelsavgifter till regale vilket gjorde att kungen senare kunde införa en sådan betydelsefull avgift som tullen. Fisket på stranden är en verksamhet som antagligen bedrivits sedan 1100 – talet, kanske tidigare än så. Här samlades precis som i Skanör – Falsterbo tusentals fiskare säsongsmässigt för att bedriva sitt leverne. Detta fiske kom antagligen under 1200 - talet som ovan nämnts att kontrolleras av kungamakten. Redan Valdemar Atterdags privilegium från 1360 fastslog att höstmarknad skulle ske mellan Jungfru Marie himmelsfärdsdag (15/8) till Mikaelidagen (29/9). För att kunna kontrollera handeln och upprätthålla lag och ordning på stranden under marknaden upprättades den sk ”modbogen”. Detta var en sorts lagbok som reglerade hur fiske och handel skulle bedrivas.

”Byns plank” och strandmuren

Först under 1400 – talet påbörjas arbeten med Malmös medeltida stadsmur. Denna försvarsmur förefaller dock ha föregåtts av ett äldre pallisadverk. I källor från senmedeltid och 1500 – talet dyker flera gånger begreppet ”Byns Plank” upp. Detta tolkas tidigt utgöra någon form av enkelt försvarsverk vilket bestått av träpallisader. Pallisaden förefaller ha skiljt det medeltida strandområdet från övrig bebyggelse. Rester efter något som tolkas vara en del av ”Byns Plank” har under åren grävts fram vid arkeologiska undersökningar på det som varit strandnära tomter. 1983 blottlades delar av denna i kvarteret ”Fisken”. Denna del bestod här av flera grova fyrkantigt tillhuggna stolpar vilka med glest mellanrum pressats ned i sanden där sedan ett plankverk spikats på utsidan.
Pallisadverket har antagligen löpt från Malmöhus bort till Drottningtorget. Sammantaget är ca 200 m av ”Byns Plank” känt varav ca 100 m är arkeologiskt undersökta. Om pallisaden kan man säga att ”Byns plank” inte skulle ha utgjort något egentligt försvarsverk. Höjden låg troligtvis på ca 4 m och kan knappast ha motstått fientligt angrepp i större skala. I stället bör man tolka ”Byns plank” som en sorts tullgräns, en gräns mellan två ekonomiska zoner.
Någon gång under 1300 – talets senare hälft har ”Byns plank” börjat förstärkas och förändras. År 1419 nämns för första gången byggnadsarbeten utförda på strandmuren. Muren har under årens lopp delvis grävts fram vid olika arkeologiska undersökningar och skall i ursprungligt skick ha löpt från ”Västertorn” till ”Östertorn” och sträckt sig ca 1415 m. Muren bestod främst av tegel och till dess fundament har gråsten brukats. Vid medeltidens slut fanns tio torn tillbyggda i muren. Murverket var försett med fyra större öppningar varav en vette mot stranden, i källorna kallad ”Strandporten”. I muren som löpte utmed stranden fanns även mindre öppningar men dessa användes troligen inte för varutransporter och tull. Murens höjd skall ha varit nio alnar (5 ½ m) och dess bredd ”tre stenar” vilket motsvarat knappt en meter.

Hamnen – ”Fergebron”

Att Malmö under medeltiden utvecklas till en av Nordens största handelsstäder är märkligt om man ser till dess marina topografi och hamnutveckling. Platsen för staden är dåligt vald vad gäller goda hamnförhållanden. Med sin långgrunda strand och revlar som mötte fartygen vilka närmat sig Malmö måste infarten bitvis ha tett sig som en mardröm för varje skeppare under medeltiden. 1567 skrivs det om att skepparen på varje fartyg skall betala en viss summa (6 penningar) för varje tunna korn om han ankrat på redden. Om han däremot har ankrat vid ”Stenkaret” skall en mindre summa (4 penningar) utgå. Det stenkar som nämns har troligtvis legat vid någon av revlarna som mötte fartygen på väg in mot stranden. Under medeltiden byggs dock en bro vid stranden vilket underlättar något för skeppen som vill ta sig närmre staden. Denna bro kallas i de medeltida källorna för ”Fergebron” och omnämns första gången 1390. Troligtvis har den som jag nämnt ovan tillkommit redan under 1200 – talets första hälft och kan således vara jämngammal med staden. På en detalj från en Malmökarta från 1652 syns bron tydligt sticka ut i havet, den skall då ha sträckt sig 150 m men lär inte räckt till för de större mer djupgående skeppen att ta sig ända in till bryggan. Då arbetena med byggandet av Malmös strandmur påbörjades under 1400 - talet förlades Strandporten vid bryggan tillsammans med ett torn där man antagligen haft en tullbod. Vart man än ankrade på redden utanför staden så låg man dock oskyddad från väder och vind vilket gjorde att Malmö inte passade som vinterhamn. Detta medförde att många av stadens borgare vilka ägde skepp var bosatta i Helsingör eller Köpenhamn där fartygen hade vinterläge. fraktades godset på prånar från fartygen på redden in till grundare vatten. Denna verksamhet sköttes av speciella prånmän i Malmö, men här omtalas även en till farkost vilken skulle ha transporterat både gods och människor till och från stranden. Det rör sig här om den sk ”myndriken”. Denna benämning dyker för Skånes del upp första gången i modboken för Skånemarknaden 1385 där det sägs att ingen ”myndrik” får föra gods till land från skeppen eller vice versa, förrän han fått klartecken från tullaren.

Malmös försvarsmur och hamn

Det förefaller som många av de fartyg som angjorde Malmö hamn under främst skiftet 1300 – 1400 var av ganska ringa storlek. Detta gäller främst handelsskeppen som gått mellan staden Lübeck och Malmö. Om skeppens last och storlek går att läsa om i de s k pundtullböckerna vilka ger oss upplysningar om Lübecks handel med Malmö. Här märks även att Malmö nu är den dominerande orten för Skånemarknadens handel, i alla fall vad gäller handeln med Lübeck.

Omkring år 1800 tycks Malmö, ”vakna upp ur en nära 150-årig Törnrosasömn. Malmö hade då knappt 4 000 invånare och var en förhållandevis liten stad, vilket den hade varit under lång tid. Två händelser kommer att ha särskilt stor betydelse för Malmös utveckling. Den ena gällde byggandet av en riktig hamn med Frans Suell som pådrivare. Den andra, vilken enligt Bager var av avgörande betydelse för den kommande byggnadsverksamheten, var raserandet av befästningsverken runtom staden. Nu planerades gator och torg över det som kom att kallas Nya staden. Torgen fick namnen Gustav Adolfs torg respektive Drottningtorget, efter Gustav IV Adolf och hans gemål Fredrika av Baden. Det första torget kallas av många Malmöbor idag enbart Gustav.

raseringen av fästningsverken beslöts 1804 och att Malmö 1805 tog på sig arbetet att riva dem. Dessutom skulle en kanal anläggas mellan Nya staden och förstäderna. Ganska raskt överläts detta arbete till Raseringsbolaget, som dessutom blev ägare till tomterna. En drivande kraft i raseringsbolaget var borgmästaren Carl Magnus Nordlindh.33 Raseringsbolaget skaffade kapital via Malmö diskont, vilket var ett slags bankverksamhet i början på 1800-talet. **Malmö Diskont** finansierade mycket av den expansiva verksamhet som sattes igång i Malmö och när den gick i konkurs drogs Raseringsbolaget med.

Malmös försvarsmur och hamn

1737 konstateras att staden var välbefäst bakom fulländade system av bastioner, raveliner, vallar och vattengravar.36 Så här såg alltså Malmö ut fram till början av 1800-talet då befästningsanläggningarna revs. Bofasta inom stadsfästningen var på 1720-talet 3 500–4 000 personer. Bortåt en tredjedel var militär personal. 1775 var ett viktigt år i stadens utveckling. Detta år började utbyggnaden av hamnen. Denna händelse var, tillsammans med rivandet av befästningsanläggningarna, de viktigaste förutsättningarna för stadens utveckling under 1800-talet. Malmö hade nu goda förutsättningar att dra fördel av uppsvinget i handeln som blev en konsekvens av Napoleons kontinentalavspärrning.38 Under de första decennierna av 1800-talet ökade befolkningen i Malmö med cirka 30 %. 1804 fattades ett kungligt beslut om rivandet av befästningarna runt Malmö. Anläggningarna hade förfallit och det fanns egentligen inga skäl att behålla dem. Fortifikationsdirektören Mannerskantz utarbetade ett förslag till utformning av de nya områdena i staden. Två nya torg skulle tillkomma, vilka alltså senare kom att kallas Gustav Adolfs torg och Drottningtorget. En promenad skulle anläggas i öster och söder. De finns fortfarande kvar: Östra och Södra promenaden. Närmast slottet borde en park anläggas, dagens Kungspark. Utöver detta skulle en kanal grävas för att dränera Rörsjön, det område som tidigare bedömts vara en viktig del av försvaret mot land. Generalguvernör i Skåne vid denna tid var Johan Christopher Toll, en driftig militär och duktig organisatör. Toll tyckte att förslaget till förändringar var utmärkt men gillade inte att arbetet skulle överlåtas till en entreprenör. Projektet var ju väldigt stort och kostsamt. De nya tomterna motsvarade en tredjedel av stadens yta. Istället borde staden själv ta hand om raseringen. Nu bildades Raseringsbolaget och den dynamiske borgmästaren Carl Magnus Nordlindh övertog ledningen av projektet. Nordlindh var även en av direktörerna i Malmö Diskont, den bank som finansierade projektet.

Malmö har inte haft någon naturlig djuphamn, undantaget den mindre ränna som öster om den äldsta staden gick in mot Kirseberget. Denna omtalades på 1680-talet som "Tinghamn" eller "Fitte hamb". Denna hamn verkar ha försvunnit på 1700-talet. 1714 omtalas dock vattendjupet i hamnen fortfarande till ca två meter. Från medeltiden till slutet av 1700-talet fördes merparten av varorna från skeppen till en lång träbrygga ut i havet, benämnd "Fergebron". Att döma av ständiga påpekanden var denna brygga emellertid kraftigt utsatt för väder, vind och inte minst av isen. Så förstördes bryggan till exempel 1627 då Kristian IV tillät extra broskatt för att täcka reparationen. 1655 beordrade Fredrik III av Danmark om medel för att reparera Fergebron. 1728 beviljade Fredrik I av Sverige användandet av kronotimmer för den förfallna bryggans uppbyggande. Skepp med större djupgående än ca två meter som angjorde Malmö fick ankra långt ute i Öresund. Här låg de emellertid helt blottade för de ibland häftiga vindarna. Tidigt måste man därför ha anlagt konstgjorda stenrösen som säkrade ankringsplatserna. Dessa fanns kvar till slutet av 1700-talet och benämndes då Kon, Blidan och Kalven. Under 1500-talet var det ofta stridigheter dem emellan. På 1560-talet bestämde dock Malmö råd om fördelningen dem emellan. Prångmännen skulle ta hand om alla varor som förts förbi "Krogen", dvs. nuvarande Kronborg, undantaget trävaror från Kullen och Höganäs. De skulle också ha rätten till varor som söderifrån kommit in i sundet, undantaget de från Rostock och Wismar samt de från Falster, Lolland, Mön och andra danska småöar.

Kustlinjen vid Malmö låg ungefär vid Norra Vallgatans norra sida. På 1770-talet började man så smått bygga den första hamnen. Initiativtagare var Frans Suell. Tillsammans med stadens styrande önskade han sig en riktig hamn där större båtar kunde lägga till direkt, utan att behöva ankra på redden och lasta om godset till mindre båtar. 1820 hade arbetet kommit så långt att hamnen bestod av två pirer, med ett djup av 1,5 till 4 meter mellan pirerna. Idag motsvarar det ungefär det område som utgörs av Inre hamnen, från piren på Universitetsbron och in mot staden. Arbetskraften till dessa projekt hämtades från indelta soldater och straffångar, utöver den ordinarie arbetskraften. Under ledning av dåvarande ordföranden i hamndirektionen Lorens Isak Bager och ingenjören Carl Gottreich Beijer började man på 1840-talet valla in områden väster och öster om pirarna. Dessutom breddades hamnbassängen. Efter ytterligare breddningar började den nyvunna marken utnyttjas för andra ändamål. 1856 invigdes järnvägsstationen och delar av järnvägen mot Lund på utfylld mark öster om hamnen. Järnvägen kom att få en enorm betydelse för hamnens utveckling då staden bland annat utgjorde slutpunkten på Södra stambanan. Passagerarna kunde stiga av tåget för att kliva på färjorna i Malmö mot Köpenhamn eller kontinenten. Järnvägen och hamnen hade även fördelen att de lades i ett obebyggt läge långt ifrån bostadsområden och jordbruk där det var enkelt att utvidga verksamheten med hjälp av nya utfyllningar mot havet, vilket möjliggjort vidare utbyggnader av hamnen.

Malmö hamn vid 1820-talets mitt - av Georg Henric Flensburg

Under ledning av dåvarande ordföranden i hamndirektionen Lorens Isak Bager och ingenjören Carl Gottreich Beijer började man på 1840-talet valla in områden väster och öster om pirarna. Dessutom breddades hamnbassängen. Efter ytterligare breddningar började den nyvunna marken utnyttjas för andra ändamål. 1856 invigdes järnvägsstationen och delar av järnvägen mot Lund på utfylld mark öster om hamnen.

Fisktorget vid Hjälmarebron 1906

Inre hamnen på 1840 talet

Malmö hamn 1820

Malmö 1904

1870

På 1870-talet etablerade sig Kockums varv i den västra delen och en station byggdes för järnvägen mot Ystad, Malmö Västra. På 1890-talet startade reguljära färjelinjer med ångbåt till England och Köpenhamn. Nyhamnen anlades. Kockums flyttade hela sin verksamhet från Davidshall till hamnen runt 1910. Frihamnen invigdes 1923. Samtidigt byggdes Industrihamnen längre österut. Hamnen blev även skådeplatsen för ett av Sveriges största politiska attentat i modern tid, Amaltheadådet 1908.
År 1964 invigdes Sjölundaverket nära kommungränsen mot Burlöv i hamnens ytterområde. Malmös och de angränsande kommunernas avloppsvatten renas i verket innan vattnet släpps ut i havet.
År 1990 bolagiserades den kommunala hamnförvaltningen och när Öresundsbron öppnades gick Malmö Hamn AB samman med sin motsvarighet i Köpenhamn till det gemensamma bolaget Copenhagen Malmo Port.

Citadells Hamnen 1890

Köpenhamnsbåten Sverige 1906

Inre hamnen och den västra sidan som idag ligger närmre Malmö Universitetsbyggnader

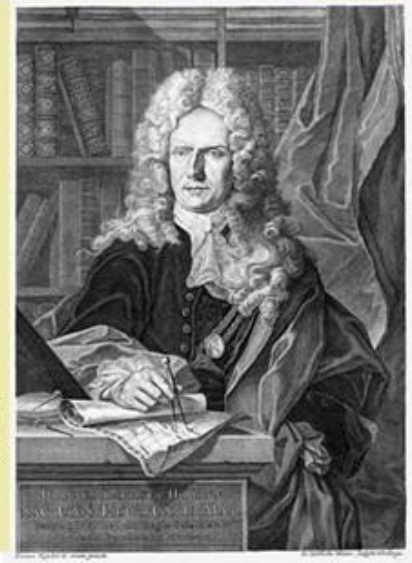
Ångbåten Lund gick på linjen
Malmö – Köpenhamn kring 1880 - 1905

Malmö - Öresund

COPENHAGEN

Skeppet Öresund

Johann Baptist Homann, född 20 mars 1664 i Oberkammlach, numera del av Kammlach, Bayern, död 1 juli 1724 i Nürnberg, var en tysk geograf och kartritare.Homann flydde ur ett kloster till Nürnberg, där han övergick till protestantismen. Han var från 1691 verksam som notarie och ägnade på sin fritid åt koppargravyr och kartritning. Hans verk fick ett positivt mottagande och han grundade därför ett kartförlag 1702. Därifrån utsände han efter hand omkring 200 kartor, huvudsakligen kopior av nederländska eller franska original, bland dem en stor atlas, i 126 blad, över hela världen (1716) och Tabula novissima totius Germaniæ (fyra blad), de bästa av hans 17 originalkartor, samt fickglober och åtskilliga mekaniska konstverk. Den tysk-romerske kejsaren Karl VI utnämnde honom till kejserlig geograf.



J
B

HOMANN

Ångbåten Lund gick på linjen
Malmö – Köpenhamn kring 1880 - 1905

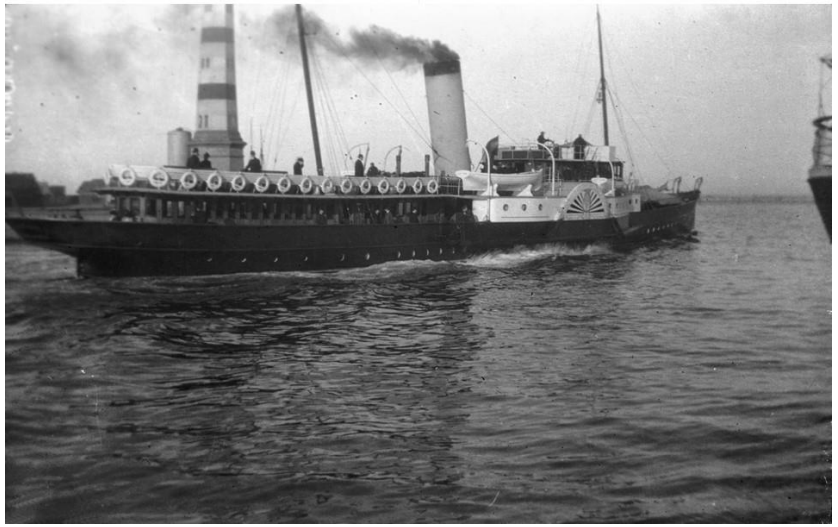
Inre hamnen från taket på tullhusets östra paviljong, 1901

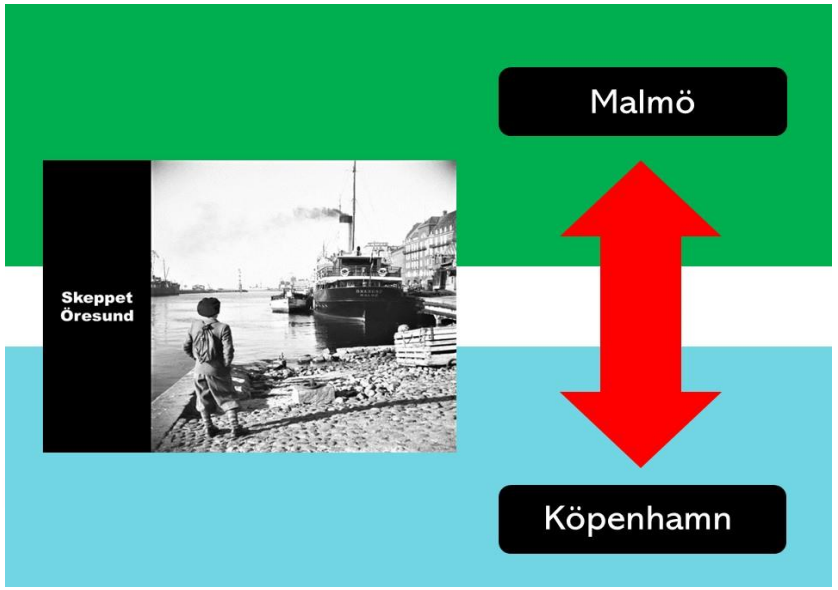
TULLHUSET

Malmöhus tågfärjan

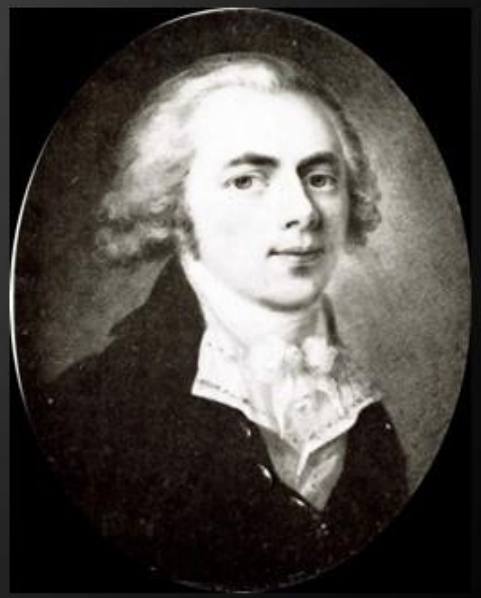
Malmö 1895

Köpenhamnsbåten Gefion på utgående år 1908





Carl Magnus Nordlindh, född 1768 i Söderköping, död 1825, var en svensk borgmästare.



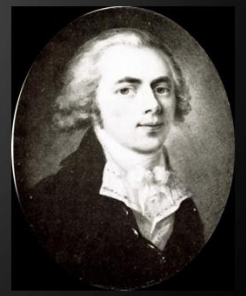
Nordlindh hade, utan några lärdomsprov, från köpman med kommerseråds titel 1805 blivit borgmästare i Malmö. Han var även riksdagsman och direktör för Malmö Diskont. I egenskap av borgmästare verkade han för ordnandet av fattigvården i staden, för restaureringen av Malmö rådhus och för byggandet av Malmö Teater. Han anlade Rönneholm i Malmö, byggde där det första corps-de-logiet 1796–98 och det nuvarande 1812. Efter Malmö diskonts fall 1817 fick han lämna sina befattningar, dömdes till fängelse och levde efter frigivningen obemärkt.

Under tidernas lopp hade fästningsverken omkring Malmö fått förfalla och ansågs inte behövas mer. Beslut om rasering togs 1804. Med borgmästare Nordlindh somledande kraft bildades ett bolag somerhöll kapital genom lån i Malmö Diskont. Bolaget blev ägare till marken och sålde av till byggnadstomter, nya gator lades ut, och staden fick två nya torg, Gustav Adolfs Torg uppkallat efter konung Gustav IV Adolf samt Drottningtorget efter hans gemål, drottning Fredrika.

MALMÖ DISKONT

LÅNEBUBBLAN SOM SKADADE MALMÖS EKONOMI UNDER 1800 TALET

Carl Magnus Nordlindh, född 1768 i Söderköping, död 1825, var en svensk borgmästare.



Nordlindh hade, utan några lärdomsprov, från köpman med kommerseråds titel 1805 blivit borgmästare i Malmö. Han var även riksdagsman och direktör för Malmö Diskont. I egenskap av borgmästare verkade han för ordnandet av fattigvården i staden, för restaureringen av Malmö rådhus och för byggandet av Malmö Teater. Han anlade Rönneholm i Malmö, byggde där det första corps-de-logiet 1796–98 och det nuvarande 1812. Efter Malmö diskonts fall 1817 fick han lämna sina befattningar, dömdes till fängelse och levde efter frigivningen obemärkt.

FÄSTNINGEN MALMÖHUS

Under tidernas lopp hade fästningsverken omkring Malmö fått förfalla och ansågs inte behövas mer. Beslut om rasering togs 1804. Med borgmästare Nordlindh somledande kraft bildades ett bolag somerhöll kapital genom lån i Malmö Diskont. Bolaget blev ägare till marken och sålde av till byggnadstomter, nya gator lades ut, och staden fick två nya torg, Gustav Adolfs Torg uppkallat efter konung Gustav IV Adolf samt Drottningtorget efter hans gemål, drottning Fredrika.

I oktober 1817 kom katastrofen. Landshövingen i Malmöhus län, Wilhelm af Klinteberg hade gjort en undersökning av bankens affärer och bankofullmäktige hade anbefallt en rättegång mot Malmö Diskont. Lördagen den 4 oktober kom underrättelserna till Malmö, på förmiddagen uppkallades magistraten till borgmästare Nordlindh som ännu höll sig ganska upprätt. Han förkunnade sig vara urståndsatt att längre förvalta sitt ämbete och överlämnade handlingar till den äldste av ledamöterna. De tre direktörerna Nordlindh, Björkman och Falkman häktades, liksom Ståhle, Kock och Malmros. Malmros blev efter rättegången satt på fri fot då det icke ansågs överbevisat om brottslighet.

Rättegången blev långvarig, från den 25 oktober 1817 till den 9 januari 1818, det kom fram många olagligheter och missgrepp. I början av 1819 kom Kungl. Maj:ts utslag, Nordlindh dömdes från sitt ämbete, värdighet och ordensdekoration, Björkman förlustig värdighet och ordensdekoration samt Nordlindh, Björkman och Falkman till fängelsestraff. De satt i häkte i flera år men fick om dagarna vistas i staden och blev slutligen benådade. Under några år därefter tillbringade Nordlindh sin tid hos sina närmaste anförvanter, han dog bortglömd av världen, ganska obemärkt och begravdes i all enkelhet i Fjärrestad.